

VARGA Gábor

„VENDÉGSÉGBEN A GYŐR–SOPRON–EBENFURTI VASÚTNÁL”

Vasúti vendéglátás és idegenforgalom a GYSEV kezelésében
az 1970-es és az 1980-as években

A vasúti vendéglátás ebben az esetben nem a hagyományos „étkezőkocsis”, tehát a vasúti szerelvények részeként továbbított Utasellátó illetve más néven *Büfé kocsik* történetéről illetve azok jelentőségéről szól.¹ A másik klasszikus vasúti vendéglátó egység a *resti* ha nem is főszereplője a tanulmánynak, de közvetlenül sokszor előkerül. A tanulmány fő vonalát, az országos politikai enyhülésből fakadó, legtöbbször egynapos vasúti „nosztalgia utak” és az ehhez kapcsolódó vendéglátó tevékenység. Ezekre az utazásokra elsősorban osztrák (Burgenland és Bécs) turisták fizettek be, azzal a feltett szándékkal, hogy megismerjék a Soproni idegenforgalmi régió nevezetességeit. Idővel ezek az egynapos utazások kezdtek kibővílni, illetve hatásukra a turizmus bővülésével, már bekapcsolódott a fentiekhez az idegenforgalom fejlődése is, melyet szintén a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút üzletkezelésében történt. Összegezve a tanulmány témája az úgynevezett *Old timer*, vagy ahogy akkor nevezték a *nosztalgiajáratok*, és a hozzájuk szervesen kapcsolódó (vasúti) vendéglátás és idegenforgalom. A nosztalgia járatok külön tárgyalása nem tekinthető helytállónak, mivel a fenti járatok szinte értelmezhetetlenek voltak elsősorban a hozzájuk kapcsolódó vendéglátó tevékenység nélkül, majd azok bővülésével, az idegenforgalommal. De ahogyan a tanulmányban is olvasható a GYSEV által fenntartott idegenforgalmi létesítmények, nem feltétlenül ok-okozati kapcsolatban álltak a nosztalgiajáratokkal.

A téma megértéséhez mind térben, mind időben először a vállalat előéletével, és annak specifikumaival kell kezdenem. Az első fejezetnél ki kell emelni a témához kapcsolódó kutatási nehézségeket is. A GYSEV és azon belül is a tárgyalt tevékenység szakszerű feltárásához az alábbi dolgok is hozzátartoznak. Ehhez a témához nemcsak a hazai, hanem az osztrák forrásokat is kiválóan ismerni kell, mivel a vasúttársaság a mai napig osztott (osztrák-magyar) tulajdonban van, valamint az első világháború utáni területi rendezések óta a vállalat két ország területén működik. Ez a speciális kettősség (osztrák-magyar) tovább folytatódik a forrástípusok területénél is: megtalálhatók „üzemi” és „nem üzemi iratok” is. Az utóbbi esetében viszonylagosan egyszerű a helyzet, hiszen ezen források valamelyik nyilvános levéltárban megtalálhatók (a működéshez szükséges politikai háttér, és rendelkezések). (Sopron illetve Budapest, vagy Ausztriában Kismarton

1 Az utasellátás történetéről bővebben: <http://www.huszadikszazad.hu/index.php?apps=treasur&action=cikk&id=9> (2014. 11. 02.)

és Bécs). A „nem üzemi iratok” tekintetében azonban már nem ilyen egyszerű a helyzet: ezek az úgynevezett „nem nyilvános levéltárakban” vannak, melyek a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút kezelésében vannak. Ebben az esetben nem beszélhetünk levéltári szintű forrás rendezettségéről, és keresési-kutatási lehetőségekről. Ezen üzemi iratok többségére csak alacsony rendezettségi mutató jellemző. Valamint ezen levéltáraknál nem válik külön az írott és a tárgyi források megfelelő kezelése, hanem azok együttesen kerültek tárolásra. Ebben az esetben is igaz a kettős tagolás, hiszen a vállalat két székhelyén: Sopronban és Vulkapordányban (Wulkaprodersdorf) működnek a fentiekben tárgyalt „nem nyilvános levéltárak” melyek a vállalat üzemi dokumentumait tartalmazzák.²

Ezek mellett ennél a konkrét témánál a hagyományos elsődleges források és szakirodalmi publikációk mellett a vállalat belső üzemi lapját a *Vasutunk* című folyóiratot lehetett hatékonyan használni a tanulmány elkészítésénél.

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történeti áttekintése a második világháború után

A második világháború legvégén (1945. április 2. után) a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút vonalai, és a kezelésében lévő Fertővidéki HÉV is a szovjet csapatok kezelésébe került. A vasút szovjet katonai parancsnoksága kezdte meg a helyreállítási munkálatokat, mivel a saját utánpótlásuk biztosítása érdekében a vonalakra nagy szükségük volt.³ A következő évben már vállalat minden vonalán megindulhatott a menetrend szerinti teher és- személyforgalom. Ebben az évben merült fel, a társaság fennállásának történetében először, hogy államosításra kerül a GYSEV.⁴ Bár a hivatalos kihirdetés megtörtént, de ellenére nem került sor e lépésre, mivel a Jóváételi Hivatal döntése értelmében a vállalatnál lévő, korábban német magántulajdonban lévő,- vagy annak hitt részvényeket (a plakettek majdnem 40%-át) teljes egészében a Szovjetunió kormányára ruházta. A szovjet térnyerés érvényesítésre 1947. március 31-én tartott igazgatósági ülésen került sor, amikor az igazgatósági tagok közé 6 szovjet képviselőt delegálhatott az új részvényes. Ezeket a részvényeket az 1949. évi XX. tc értelmében (A Magyar Népköztársaság Alkotmánya) a Szovjetunió átruházta a magyar államra, ami a vállalatnál az állami befolyás megerősödését jelentette.⁵ Ez az állami térnyerés teremtett alapot a mai tulajdonosi struktúrához, amiben a részvények 65,5 %-a a magyar állam tulajdona. A korszak további érdekesség, hogy a GYSEV sorsa szorosan összeforrott a határlezárással, illetve annak következményeivel. Ennek jelentősége az 1955. május 15-én kötött bécsi államszerződés után vált igazán fontossá, melynek

2 Az üzemi iratok és tárgyi források megfelelő kezelésére és tárolására tett kísérletek jelenleg is zajlanak. A szakszerű rendszerezések jelenleg is zajlanak, valamint a tárgyak bemutatására hivatott üzemtörténeti kiállítás előkészítése is folyamatban van.

3 LOVAS 1998. 6 kötet. 361–362.

4 ZWICKL 2011. 129–130.

5 LOCSMÁNDI 2009. 144.

alapján Ausztria területéről távoztak (nem csak) a szovjet csapatok.⁶ Ezzel a lépéssel Ausztria a nyugati típusú kapitalista fejlődés útjára lépett, míg hazánk a szocialista államok táborában létezett. A GYSEV szerelvények egyedülálló módon átjárhattak a két világrend határán 1949-től már üzembe helyezett vasfüggöny magyarországi szakaszán, Ausztria részleges szovjet megszállástól, majd semleges helyzetétől függetlenül.⁷ Ebben az időben nagyon kiváltságos és fontos szerepet töltöttek be a „nyugatra kijáró” vasutasok, hiszen ők érintkezhetek az ottani kultúrával, technikai felszerelésekkel, és össze tudták azt hasonlítani az itthon látottakkal. Tulajdonképpen a GYSEV a vasfüggönyön átívelő híd volt, a dolgozói kiváltságos, de egyúttal állandóan ellenőrzött helyzetben dolgoztak.

Az 1956-os forradalom idején – rövid ideig – de újra megnyíltak a határok és sokan vasúton távoztak Magyarországról. Azonban a határok hamar lezárultak és a forradalom utáni megtorlások időszakában több vezetőnek is el kellett hagyni állását a vasúttársaságnál. Ezen vezetőváltások idejében 1960-tól egy addig nem látott sikereket elérő vezetőpáros kezébe került a GYSEV irányítása. Benkovics Dezső vezérigazgató, és Lisiczky Lajos vasútigazgató munkásságának köszönhetően a vállalat jól ki tudta használni az elhelyezkedéséből és speciális státuszából fakadó előnyöket.⁸ Ezen előnyök nemcsak a vasúti személy-és teherforgalomban jelentek meg, hanem a „hagyományos” vasúti feladatokhoz kapcsolódva több, a térség kereskedelmét segítő tevékenységekben is kitűntek, jelentős valutabevételhez juttatva ezzel az államot. Ezt kiegészítve a vezetőpáros érdeme volt az is, hogy az 1963-as Soproni Ünnepi Hetek alatt, ugyan ideiglenesen, de sikerült „megnyitni a vasfüggönyt”. Az eseményre megközelítőleg tízezer osztrák turista érkezett, ami jelentősen fellendítette nemcsak a város életét, hanem a vasúttársaság forgalmát is.⁹ Többek között ezen események ébresztették rá a fenti vezetőket, arra, hogy a GYSEV-nek a tradicionális feladatai mellett, azokat kiegészítve az idegenforgalom és vendéglátás területén is szerepet kell vállalniuk.

A fenti feladatok ellátásában már volt gyakorlata a GYSEV munkatársainak, mivel az államosítások után nem maradhattak a magánkereskedőn a vasúton, így azokat a társaságnak kellett pótolnia.¹⁰ Ezen területek már korábban működtek ugyan, de az 1970-es évek elejétől fokozatosan hangsúlyosabbá váltak. A fenti elképezések hívták életre 1973-ban a Hotel Lokomotív átadását¹¹, majd ezt követte tíz évvel később az elegáns Hotel Sopron¹². De ezek mellett a kis állomási restik is gyakran nagy népszerűségnek örvendtek, magyaros ételeik és a vendégekben felébredt nosztalgia miatt. Ez a nosztalgia, ami a kis restikben is megjelent, tovább fokozódott a trakcióváltással¹³, amelynek hatására kivonták a gőzmozdonyokat a forgalomból. Ezek a hatások tették sikeressé a GYSEV osztrák üzletágával

6 <http://www.historia.hu/archivum/2005/0505muszatov.htm> (2014. 11. 03.)

7 Bővebben: Tóth Imre 2014. 20–27.

8 Lovas 1998. 6. köt. 369.

9 Zwickl 2011. 168.

10 Lovas 1998. 6. köt. 372.

11 Tóth Sándor 2008. 189.

12 Nemzetközi Színvonal – Hotel Sopron. *Vasutunk*, 1983. május 9. évf. 5. sz. 2.

13 Zwickl 2011. 209. *Trakció*: vasúti vontatás – ebben az esetben a gőztrakciót váltotta le a diesel-majd az nagyon rövid idő után a villanytrakció

közösen szervezett, Fertő-tó körüli „nosztalgia-kirándulásokat”, melyeknél újra szolgálatba állhattak a gőzösök. A nosztalgia kirándulások egyik fő látványossága, a nagycenki – keskenynyomtávú – múzeumvasút megépítése is Lisiczky Lajos nevéhez köthető, mely 1972-től fogadta a látogatókat.¹⁴ Ezek mellett a vasúti tevékenység is fejlődött, és a vállalat forgalma évről évre növekedett. A megnövekedett teherforgalmi igények hívták életre Sopron-Rendező pályaudvar átadását 1976-ban¹⁵, valamint a személyszállítási szükségletek pedig Sopron állomás új felvételi épületét, amely az 1977-es Vasutasnapon nyitotta meg kapuit.¹⁶ Az 1980-as évekre a fenti sokrétű tevékenységből fakadóan a GYSEV tudta az egyik leghatékonyabb módon biztosítani Sopron népszerűségét, és kapcsolatát Burgenland tartománnyal. Sopron speciális helyzetéhez szervesen hozzátartozik, a „város vasútja” a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút különleges státusza, ami garantálta a közös és kölcsönös fejlődést.

Vállalati háttér

A téma tárgyalása esetében elengedhetetlen fenti történeti áttekintés mellett a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút vállalati háttérét is megvizsgálni, hiszen maga az a tény, amikor egy új tevékenység ügyvitelére az adott vállalat egy önálló osztályt hoz létre, jelzi az új ügybe vetett hit komolyságát, illetve annak stratégiai fontosságát is. Az önálló vállalati háttér megindulása után szintén a fentiekhez hasonlóan fontos az adott osztály fejlesztései vagy éppen felsorvasztása. Ezért gondoltam, hogy ezt a témát, mintegy megelőzve erről is egy külön fejezetet alakítani.

Ahogy a második fejezetben is jeleztem 1960-tól egy új vezetőpáros kezébe került a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút igazgatása: Benkovics Dezső vezérigazgató és Lisiczky Lajos vasútigazgató.¹⁷

A vezetőpáros már sokkal jobban kitudta használni a GYSEV regionális előnyeit, melyeket csak erősítettek a politikai légkör kisebb-nagyobb enyhülései. Ezen enyhülések történetében két jeles alkalom minden bizonnyal emlékezetes marad. Az első ilyen eseménynek azért van nagy súlya mivel az 1956-es forradalom véres leverését követően az emigránsok (vagy ahogyan akkor hívták őket: disszidensek) 1963-ban térhettek haza elsőször legálisan, következmények nélkül. Ebben az évben július 22-én rendezték meg Sopronban az *Ünnepi Játékok* című rendezvényt, melyre egy speciális „24 órás vízum” bevezetése következtében megközelítőleg tízezer osztrák vendég érkezett Sopronba.¹⁸

Ezt követte még ugyanabban az évben az Osztrák Vasútbarátoknak adott külön útra vonatkozó engedély is, mellyel 1963. szeptember 22-én utazhattak a Fertővidéki HÉV vonalán.¹⁹ A fenti két ideiglenes utazási könnyítések hatására

14 Körbe a világban. *Nyomkarika*, 1977. május 5. 113.

15 *Vasutunk*, 1976. április 2. évf. 4. sz. 1.

16 *Vasutunk*, 1977. augusztus 3. évf. 8. sz. 1.

17 LOVAS 1998. 6. köt. 369.

18 ZWICKL 2011. 168.

19 ZWICKL 2011. 168.

beinduló nagyon eredményes, de annál rövidebb eredmények nem maradtak folytatás nélkül. Igaz erre 10 évet várni kellett, melyet megelőzött egy fontos igazgatósági döntés. A GYSEV Vendéglátó Szolgálat szervezeti egysége 1973. január elsején került megalapítására²⁰, melyet a vállalat kormányzati felhatalmazása előzött meg. A vasúttársaság vezetősége 1968. november 19-i igazgatósági ülésen tárgyalta az ügyet, hiszen központi engedélyre volt szükség ahhoz, hogy ezen tevékenységeket át tudják venni az Utasellátó Vállalattól.²¹ Ezen eseményekhez több tényező is hozzájárult, illetve azzal egy időben történt:

– A vendéglátás és idegenforgalom mint új vasúti üzletág elindulásához szükséges volt továbbá a vállalat alapszabályait is módosítani, hiszen ezen tevékenységek miatt is szerepeltek volna egy vasúttársaság „munkaköri leírásában”. A változtatásokra azért szükség mivel így már idegenforgalmi és vendéglátó ipari tevékenységet is működtethet a GYSEV.²² (A nevezett két tevékenység közül első-sorban az idegenforgalom volt hangsúlyos, az osztrák-magyar határon át történő utazásoknál és az ahhoz kapcsolódó útlevél és vámvizsgálatoknál.) Erre 1973. június 15-én került sor a budapesti vezérigazgatóságon összehívott rendkívüli közgyűlésen, melyet november 15-én ünnepélyes keretek között szentesített a soproni igazgatóság tanácstermében az osztrák és a magyar szakminiszter.²³

– Hosszas tervezőmunka és előkészítés eredményeképpen a Lokomotív Szálloda 1973. július elsején nyitotta meg kapuit, a vállalat első idegenforgalmi egysége.²⁴

– A nagycenki múzeumvasutat 1970. november 7-én nyitották meg, amit 1972. július 8-án a XXII. Vasutasnap alkalmával tovább bővítettek így közvetlen összeköttetés jött létre a GYSEV törzsvonalán fekvő Fertőboz állomás és a Nagycenki Széchenyi Kastély között.²⁵ A „nagycenki kisvasút” 1972-es bővítésével adták át a Kastély állomás néven az egykori Déli Vasúti felvételi épületek mintájára felépített létesítményt, ahol a későbbiekben pályavasúti vendéglő is helyet fog kapni. Ezt a vendéglő kialakítást „stílszerűen” vasúti bútorokból alakították ki, pontosabban korábbi motorkocsi padokból és a hozzájuk tartozó felszerelésekből. De nemcsak maga a „kisvasúti állomás” nevezetes, hanem maga a keskenynyomtávú vonalszakasz jelzőberendezései is, melyek körül többet már csak itt lehet látni működés közben. (Ilyen volt például, a vonal menti órházon található ún. *messzehangzó harang* jelzései, amit már csak itt lehetett hallani.) Fertőbozon a múzeumvasút másik végén építették fel az 1972-es bővítéskor egy mozdonyszínt és egy fűtőházat, ahol 3 gőzmozdonyt és 2 dieselmozdonyt lehetett bemutatni az ide látogató turistáknak.²⁶

20 TóTH Sándor 2008. 186.

21 Igazgatósági Jegyzőkönyvek 1968. In: Üzemtörténeti Gyűjtemény - Sopron.

22 „Piroska-vonat” a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút vonalán. *Neues Aus Ungarn*, 1977. 26. évf. január-március.

23 Igazgatósági Jegyzőkönyvek 1973. In: Üzemtörténeti Gyűjtemény - Sopron.

24 LOVAS 1998. 6. kötet. 372.

25 Múzeumvasút Nagycenki – üzemtörténeti gyűjtemény - Sopron.

26 Körbe a világban. *Nyomkarika*, 1977. május 5. 10. évf. 113.

A vasúti (vállalati) vendéglátás összehangolása tulajdonképpen a fenti események hatására jöttek létre. A vállalat vezetősége hamar belátta, hogy ebből a „nem hagyományos vasúti tevékenységből” jókora finansziális és reklámbevételre tehet szert.

– A GYSEV 1976. szeptember 6-án alapította meg a Lokomotív Tourist Utazási Irodáját, ami a vállalat Idegenforgalmi és Vendéglátó osztályához tartozott. (Ezt már korábban is említettem: 1973-ban hozták létre, nevébe bekerült az Idegenforgalmi szó is) Az iroda Sopronban a Várkerület (akkor nevén: Lenin körút) 90. szám alatt kapott helyet. Kezdetben csak a vállalat üzletfeleinek utaztatását és a kirándulások megszervezését szervezte az iroda, de a későbbiekben nagyon népszerű „Old timer” – a nosztalgia utak megszervezését.²⁷

Vasúti vendéglátás

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút esetében sem volt ismeretlen a vasúti vendéglátás egy olyan mindenki által ismert példája, mint a *resti*. A GYSEV első állandó (1876–1880 között csak egy ideiglenes pályaudvara működött²⁸) soproni pályaudvarával egyidős az épületben működtetett vasúti *resti* is. A pályaudvarának átadásakor 1880-tól megnyílt a Vasúti Vendéglő, melyet 1901–1919 között Schléderer János, 1919–22 Kálmán Dezső, 1924–31 Hackl János, 1931–45 Benkő Mátyás működtetett.²⁹

Ezen vendéglátóipari egységeknek a kezdetektől fogva az volt a céljuk, hogy az állomásra érkező utasokat illetve azok kísérőit olcsó, de színvonalas éttermi szolgáltatásokkal szolgálja meg. A restik terjesztették el Közép-Európában az utazóközönség széles szegmenseiben a bécsi szeletet, amit legtöbbször zsemlyével szervíroztak. A népszerű ételek listájába tartozott még a fasírozott is, amik mellé előszeretettel kínáltak frissen csapolt (1898 után soproni³⁰) sört, illetve málna vagy eperszőrpöt. A gasztronómiai élvezetetek mellé társult a vizuális élmény is, hiszen a restikben, (így a soproniban is) íratlan szabály volt a kockás terítővel fedett asztal és a reklám, egyéb népszerűsítő plakátok.³¹

A kezdeti sikerek jó ideig elkísérték a soproni és a GYSEV vonalon (Fertőszentmiklós, Kapuvár, Csorna) üzemeltetett restiket. A második világháború után azonban a vasútról is „száműzni” kellett magánkereskedőket, így feladataikat a vállalatnak saját kezelésébe kellett vennie.³² Ezen területek már korábban működtek ugyan, de az 1970-es évek elejétől fokozatosan hangsúlyosabbá váltak.

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút soproni Üzemtörténeti Gyűjteményében található egy fényképalbum, ami az 1970-es évek végi állapotokat tükrözi. Ez az album nemcsak egy történeti forrás, hanem fontos vizuális „adatbázis” is egyben,

27 TóTH Sándor 2008. 186.

28 TóTH Sándor 2008. 191.

29 GÖNCZ – BOGNÁR 2003. 47.

30 A soproni sörgyárat 1898-ban alapították, első termékének neve Soproni Ászok volt.

31 MAJDÁN 2010. 132–133.

32 LOVAS 1998. 6. köt. 372.

hiszen minden egyes vasutas vendéglátó ipari egységről fotókat közöl. A Lokomotív Sopron GySEV-RÖEE című forrásgyűjtemény az alábbi vendéglátó ipari egységekbe enged bepillantást:

- Lokomotív Szálloda és Étterem (az éttermi rész különböző tematikájú helyiségei – söröző borozó, bár)
- Sopron Pályaudvari Étterem (a későbbi Mátyás Étterem)
- Nagycenk Pályavendéglő (a múzeumvasút a Kastély állomásánál)
- Csorna (állomás) Étterem (és borozó-pince³³)
- Kapuvár Állomási Vendéglő
- Fertőszentmiklós (állomási) Étterem

Az összeállítás pontos dátumát sajnos nem rögzítették az albumban, de az egyes létesítmények alapítási dátumaiból megállapítható, hogy mindenképpen 1973 július 1 után (Lokomotív Szálloda) és 1975 november 7 előtt (fertőszentmiklósi Halásztanya Vendéglő³⁴ ekkor került átadásra egy jelentős bővítés és átépítés után, ami a kerthelység kialakítása követett 1976-ban³⁵) keletkezett.

Ezek mellett a GYSEV Vendéglátó Szolgálatá által fenntartott éttermek, és vendéglők sorába tartozik még a Bécsikapu Borozó, melyet 1980. július 21-én nyitottak meg, amit a tradicionális soproni ételek mellett a vendégváró kellemes hangulat miatt nagyon közkedvelt lett nemcsak a soproni turisták körében.³⁶ Egy szintén nem mindennapi (vizuális) forrástípus is tanúskodik a vasúti vendéglátás egyes intézményeiről: egy 1987-ben kiadott zsebnaptár-sorozat nagyon jól összefoglalja a fenti létesítményeket. (Egyértelmű hogy ezt a kiadásukkor a reklámozásra használták, de ez mostanra egy jól használható történeti forrás is egyben.) Az egyes zsebnaptárak előlapján az adott helyről készített fénykép látható, a hátoldalon pedig a hely „logója” és maga a naptár kapott helyet. Mai szemmel nézve elég rendhagyó, de hatékony módja volt ez a vállalati marketingnek.

Idegenforgalom

A téma szempontjából ez a legkevésbé hangsúlyos mivel a fenti fejezetekből is világosan látható az, hogy a vasúti vendéglátás hivatalos vállalati „elkülönülése” után pár hónappal, 1973. július elsején indult a vállalat első saját kezelésű szállodája: a Lokomotív.³⁷ Ahogyan a tanulmány elején is olvasható a nosztalgia utak megszervezésével, illetve azok bővülésével nem áll közvetlen kauzális kapcsolatban a vasúti idegenforgalom fejlődése, sőt annak elindulása előtt majdnem 4 évvel már megnyitott az „első fecske”, a Lokomotív Szálloda. Ugyanakkor, ha a GYSEV második szállodáját vesszük górcső alá, az 1983-ban megnyitott Hotel Sopron-t (ami a mai napig a vállalat egyik büszkesége) fellelhetők olyan tényezők az alapítás során, melyek többségével a nosztalgia és egyéb szervezett utak

33 Pincéből hangulatos borozó. *Vasutunk*, 1977. 1. évf. 1. sz. 3.

34 A Halásztanya Vendéglőnek a későbbiekben nagy jelentősége lesz a nosztalgiajáratoknál is.

35 Tóth Sándor 2008. 187.

36 Elismerés a Bécsikapunak. *Kisalföld*, 1981. március 8. 37. évf.

37 Lovas 1998. 6. köt. 372.

bővülésével magyarázható. Ezek mellett a vállalat vezetőségének mindenképpen el kellett gondolkozniuk arról, hogy nemcsak a „nem hagyományos” vasúti tevékenységhez tartozó területek fejlődéséről lehetett beszámolni, hanem a szállítmányozás is nagymértékben növekedését mutatott.³⁸

Ezek mellett mindenképpen említést méltó a két nagy szálloda után más idegenforgalmi tevékenységbe is fogott a GYSEV: ez az ún. fizetővendég-szolgálat. Ez a szolgálat 1976 óta helyben, Sopronban, 1981 óta Keszthelyen és környékén foglalkozik magánlakások és nyaralók bérbeadásával. Ezen tevékenység elindulására azért volt szükség mivel még nagyobb potenciális vevőkört szeretett volna megszólítani a társaság, azzal hogy az olcsóbb kategóriákban is rendelkezik megfelelő kínálattal. Az üzletágra összpontosított figyelmet és érdeklődést nagyon jól jelzi az a tény, hogy 1983-ra már jelentős bővítésben gondolkodott az Idegenforgalmi Osztály, melynek irányai Veszprém környéki szálláshelyen illetve a déli part településein konkretizálódtak.³⁹

Nosztalgiajáratok

Az előkép az Osztrák Vasútbarátoknak (VEF) adott külön útra vonatkozó engedély is, mellyel 1963. szeptember 22-én utazhattak a Fertővidéki HÉV vonalán, az alábbi mottóval: „Utazás a Fertő-tó körül” („Rund um Neusiedlersee”).⁴⁰ Ez a különvonat még nem tartozott az alábbiakban is olvasható – külön erre a célra használható gőzmozdonyok és a hozzájuk tartozó kocsikból összeállított – nosztalgiajáratokhoz, hiszen 1963-ban még nem beszélhetünk trakcióváltásról: a gőzmozdonyok a mindennapok részét képezték, nem tekintettek rájuk kuriózumként. Mégis egyfajta előképnek tekinthető ez az út, mivel a későbbiekben nagyon hasonló mintára fogják majd megszervezni az „Old timer” járatokat is. Az első számú hasonlóság maga az útvonal: ennél az első különvonatnál Bécsből (Ebenfurton keresztül) Sopronig utaztak, majd a törzsvonalon végéig Fertőszentmiklósig, onnan a Fertővidéki HÉV vonalán északi irányba Nezsiderig, majd vissza Bécsig. Ahogyan a fentiekben is jeleztem, ez nem a járműtörténeti kuriózumok miatt volt jelentős, hanem azért, mivel engedélyezték Pomogy állomásnál a határforgalmat, melyre 1955 óta nem volt példa.⁴¹

A klasszikus értelemben véve 1977. április 15-én indultak el nosztalgiajáratok, melyeket már ekkoriban is így neveztek, ezen a néven reklámoztak. Az útvonal megegyezik az alábbiakban olvasható kategorizálási lehetőségek című bekezdésben.⁴² Rögtön az elején már egy osztrák partnert bevontak, aki nagy tapasztalattal rendelkezett az utazásszervezés területén, a Blaguss Reisen-t⁴³ Talán ez az esemény nem véletlenül indult el éppen 1977-ben, amikor Sopron a várossá

38 *Vasutunk*, 1983. május, 9. évf. 5. sz. 2.

39 *Vasutunk*, 1983. március 9. évf. 3. sz. 1.

40 ZWICKL 2011. 168.

41 ZWICKL 2011. 168.

42 Új szín profilunkban. *Vasutunk*, 1977. május 3. évf. 5. sz. 1.

43 *Arbeiter Zeitung*, 1977. április 17. 105. évf.

alapításának 700. évfordulóját ünnepelte, melynek kapcsán Sopronban és környékén számos eseményt szerveztek meg, melyekre nemcsak Magyarországról vártak turistákat. Ez az egész éves eseménysorozat nagyon jó indikátora volt a nosztalgiajáratoknak, hiszen egy jeles program lehetőséggel több volt így az ajánlatokban.⁴⁴ Szintén ebben az évben adták át a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút új soproni pályaudvarát.⁴⁵

Az alábbiakban mintegy „táblázatos” formában szeretném a téma könnyebb és egyszerűbb áttekinthetősége érdekében felsorolni a nosztalgia utakhoz kapcsolódó csoportosítási lehetőségeket.

Kiinduló kategorizálási lehetőségek:

- különvonat (nem nosztalgia szerelvény – lásd fentebb az 1963-as különvonatnál).
- nosztalgiavonat – ahol már pontosan a régi, és elveszettnek hitt járművel, éttermek, hangulat stb. keresése a cél.

A fenti két csoporton belül az alábbi alkategóriák jelentek meg:

- különböző jeles események (Mozdonyparádé – 1979; XXX. MOROP konferencia és mozdonyparádé 1983)⁴⁶
- A Fertővidéki HÉV (déli) Fertőszentmiklós – Celldömölk szakaszának felszámolását megelőző utolsó üzemnap (1979. május 26.)⁴⁷
- jeles évfordulók (100 éves a GYSEV – 1979)⁴⁸
- menetrend szerint (jellemzően tavasztól őszig tartó „nyári szezonban”)⁴⁹

Nosztalgiavonat elsőszámú útvonala:⁵⁰

- Bécs–Purbach: autóbusz⁵¹
- Purbach–Weiden: hajó
- Weiden–Fertőszentmiklós gőzmozdonyos nosztalgiaszerelvény (121, 124 és 17-es pályaszámú gőzmozdonyok⁵²)
- Fertőszentmiklós–Fertőd és Nagycenk – autóbusz (saját és Blaguss Reisen-es)
- Nagycenk–Fertőboz: múzeumvasút

44 Oltimerfahrt nach Ungarn. 100 éves a GYSEV Album In: Üzemtörténeti Gyűjtemény Sopron – Albumok.

45 *Vasutunk*, 3. évf. 1977. augusztus, 1.

46 100 éves a GYSEV Album In: Üzemtörténeti Gyűjtemény Sopron – Albumok.

47 Fertővidéki HÉV Rt. Celldömölk-Fertőszentmiklós kisforgalmú vonalszakasz területei vizsgálata 1976. In: Betriebsgeschichte Sammlung Wulkaprodersdorf – NSB Akten Nr. 8.

48 Itt több különvonat is volt, melyet körül egy tipikus szeretnék kiemelni: 1979. április 1. Osztrák Vasútbarátok VEF különvonati útvonal: Ebenfurt–Sopron–Enese–Ikrény (nyílt pálya fényképezési lehetőség) Győr Park Étteremben ebéd, majd vissza Sopronon keresztül Ebenfurtig In: 100 éves a GYSEV Album Üzemtörténeti Gyűjtemény Sopron – Albumok.

49 Idénynyitó az Oldtimeron. *Kisalföld*, 1981. május 17. 37. évf.

50 Ez a bővítettebb kirándulás legtöbbször, csak a prominens események és személyek tiszteletére volt jellemző. „Száguldás” 30 kilométeres sebességgel. *Kisalföld*, 1979. április 22 35. évf. ; Nosztalgiavonat szalonnasüttessel. *Vas Népe*, 1980. április 29. 25. évf.

51 Útra kelt az ország. *Népszava*, 1981. április 22. 109. évf.

52 ZWICKL 2011. 205.

- Fertőboz–Sopron (és tovább Ebenfurt, Bécs vagy Bécsújhely): nosztalgiaszerelvény.

Nosztalgiavonat második számú útvonala:⁵³

- Weiden–Fertőszentmiklós: nosztalgiaszerelvény
- Fertőszentmiklós–Fertő–Nagycenk–Sopron: autóbusz.

Nosztalgiavonat harmadik számú útvonala: ⁵⁴

- Vulkapordány–Sopron–Fertőszentmiklós: nosztalgiaszerelvény
- Fertőszentmiklós–Fertő–Nagycenk: autóbusz
- Fertőboz–Sopron: nosztalgiaszerelvény
- Soproni városnézést követően vacsora Hotel Lokomotívban, majd hazaút.

Blaguss–GYSEV munkamegosztás:

- GYSEV: Weiden–Sopron
- Blaguss: az azt megelőző, és azt kövöző autóbuszos „kiegészítés”.⁵⁵

Különleges attrakció, amivel még nagyobb élmény a „nosztalgia-vasutazás”: lóvasút a nagycenki múzeumvasúton vágányain, közel egy kilométeres hosszon a Hársfasor és Kastély állomás között.⁵⁶

Az 1981-es év tudósításaiból azt is meg lehetett tudni, hogy ettől az évtől kezdve egyre többen választják a három-és ötnapos utakat a magyar turisták is.⁵⁷

Ezekről a nosztalgiautakról nagyon jó véleményt publikáltak a külföldi, elsősorban osztrák és német újságok. Ezek a népszerűsítő hírek, főleg Bécsben és Burgenland tartományban jelentek meg, ami nem véletlen, mivel a legtöbb osztrák vendég innen érkezett.⁵⁸ De nem volt ritka ezen utakról szóló beszámolások közzélése a nyugatabbi osztrák tartományokban sem⁵⁹, sőt a Németországi Szövetségi Vasutak üzemi magazinjában is olvashatunk egy elismerő tudósítást a GYSEV és a Blaguss Reisen kezdeményezéséről.⁶⁰

Az 1970-es évek végén az ilyen utakon jellemzően 200–300 között vettek részt szerelvényenként, a jelentkezők számától függően legfeljebb négyszer egy héten: hétfő, csütörtök, péntek, szombat és vasárnap, júliustól október közéléig.⁶¹

53 Oldtimer vonatokkal Magyarországra – telefoninterjú. *Neue Nachrichten*, 1978/VIII.

54 100 éves a GYSEV Album In: Üzemtörténeti Gyűjtemény, Sopron.

55 Nosztalgiavonat szalonnasütéssel. *Vas Népe*, 1980. április 29. 25. évf.

56 Idénynyitó az Oldtimeron. *Kisalföld*, 1981. május 17. 37. évf.

57 Idénynyitó az Oldtimeron. *Kisalföld*, 1981. május 17. 37. évf.

58 *Wiener Zeitung*, 1977. április 22 270. évf. Burgenland a vasútrajongók nyaralóhelye is-a gőzparipa visszatérése.

59 Pušta-reisen. *BVZ* 1977. április 17. 17. évf.

60 Egy múzeumvasút Ausztriából a határon át robog Magyarországra. *Blickpunkt Zeitung der Deutschen Bundesbahn*, 1977/6.

61 Oldtimer vonatokkal Magyarországra – telefoninterjú. *Neue Nachrichten*, 1978/VIII.

Ebben a tanulmányban a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút kezelésében lévő vendéglátó-és idegenforgalmi tevékenységből kiinduló nosztalgiajáratok világát szerettem volna bemutatni. Ennek a korszaknak egyfajta végpontját jelentette a magyarországi rendszerváltozás, illetve az ennek létrejövő határnyitás. Ennek a folyamatnak a végén 1993-ban egy új irodát nyitott a GYSEV Vendéglátó és Idegenforgalmi Szakszolgálat.⁶² De ez utáni térnyerésnek, és hogy hogyan szűnt meg, és került át a nosztalgia-szolgálat a Magyar Államvasutakhoz már egy következő kutatás tárgyát képezi.

IRODALOM

GÖNCZ József – BOGNÁR Béla

2003 *Vendéglátás és szórakozás Sopron vármegyében*. Sopron, Edutech Kiadó.

LOCSMÁNDI Szabolcs

2009 A határon átnyúló vaspálya. *Tér és Társadalom*, 23. évf. 2009/2. 135-153. o.

LOVAS Gyula

1998 A GySEV története 1945 és 1972 között In. Kovács László szerk.: *Magyar vasúttörténet*, 6. kötet. Budapest MÁV Dokumentációs Kft.

MAJDÁN János

2010 *Modernizáció – vasút – társadalom*. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó.

TÓTH Imre

2014 Város a határon. *Rubicon*, 2014/8. 20–27.

TÓTH Sándor

2008 *Soproni Vasutas Képeskönyv 1937–1987*. Sopron, Szép Sopronunk Kiadó Kft.

ZWICKL, Ludwig

2011 *GySEV. Die Raaberbahn Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien Korneuburg Bahnmedien*.

62 Fényképalbumok. In: Üzemtörténeti Gyűjtemény - Sopron

FORRÁSOK

Betriebsgeschichtliche Sammlung Wulkaprodersdorf

NSB Akten Nr. 8 - Fertővidéki HÉV Rt. Celldömölk-Fertőszentmiklós kisforgalmú vonalszakasz területei vizsgálata 1976.

Österreichischer Staatsarchiv – Archiv der Republic / Bundesministerium für Verkehr

921/1922. – Protokollvereinbarung

998/1921. – Ratifizierung des Protokolls von Venedig.

Üzemtörténeti Gyűjtemény - Sopron

Albumok 1960-as évek

Diagyűjtemény

Fényképgyűjtemény

Jánosa Gábor fényképgyűjteménye

Igazgatósági Jegyzőkönyvek 1968. 1973

Kiállítási anyagok

Múzeumvasút Nagycenk

Gábor VARGA

„Visiting in the GYSEV” The railway hospitality and tourism in the treatment of GYSEV in the 1970s and 1980s

The Győr-Sopron-Ebenfurt railway was on a special track following the Second World War. This train could pass over the Iron Curtain and could be in contact with the West. After the dictatorial period of the 1950s, the 1960s showed a more blissful state. This caused changes in the situation of GYSEV, mainly when the Catering Services of the GYSEV was created in 1973 due to a long preparatory process. In the 1970s and 1980s we can see a success story in the tourism and hospitality of the GYSEV which is one of the most interesting and the most popular elements of so-called nostalgia trains. The following study deals with the background of these processes and their different versions.



1. A Győr-Sopron-Ebenfurti vasút vonalai 1979-ben. A soproni népszavazást megelőző velencei jegyzék¹ (1921. október 13.) szavaltotta azt a tényt, hogy ha a szavazás során az érintett terület Magyarországhoz kerülne, akkor a vasúti közlekedésben minden előnyt meg kell adni Ausztriának. A szavazás végkimenetele szükségessé tett ezen előnyök fogyanatosítását, melynek részleteit külön szerződésben rögzítették.²

1 Österreichischer Staatsarchiv – Archiv der Republic / Bundesministerium für Vehrkehr 998/1921. – Ratizivierung des Protokolls von Venedig.

2 Österreichischer Staatsarchiv – Archiv der Republic / Bundesministerium für Vehrkehr 921/1922. – Protokollvereinbarung.



2. A kép Sopron állomás átadásán készült az 1977-es Vasutasnapon – Jobb oldalt (szemüveges – mutogat) Lisiczky Lajos. Bal oldalt sötét öltönyben Benkovics Dezső



3. A GYSEV 1976. szeptember 6-án alapította meg a Lokomotív Tourist Utazási Irodáját, ami a vállalat Idegenforgalmi és Vendéglátó osztályához tartozott. Tóth Sándor 2008. 191.



4. Már a GYSEV első állandó (1876–1880 között csak egy ideiglenes pályaudvara működött) pályaudvarának átadásakor 1880-tól megnyílt a Vasúti Vendéglő.
1901–1919 között Schléderer János, 1919–22 Kálmán Dezső, 1924–31 Hackl János,
1931–45 Benkő Mátyás működtette. Göncz – Bognár 2003. 47.



5. Vasúti resti 1961 Sopron GYSEV pályaudvaron. Albumok 1960-as évek
In: Üzemtörténeti gyűjtemény – Sopron.



6. 1987. évi zsebnaptár a GYSEV legnépszerűbb idegenforgalmi és vendéglátó intézményeivel.
Kiállítási anyagok In: Üzemtörténeti Gyűjtemény – Sopron.



7. Lokomotív Szálloda, az 1973-as megnyitáskor. Diagyűjtemény
In: Üzemtörténeti Gyűjtemény – Sopron.



8. Hotel Sopron 1983-ban. Fényképgyűjtemény In: Üzemtörténeti Gyűjtemény – Sopron.



9. A Fertő-tó körüli „nosztalgia-
kirándulásokat” népszerűsítő utazási
füzetek egyik címlapja, illetve az útvonal
1979-ből. 100 éves a GYSEV emlékalbum –
Üzemtörténeti Gyűjtemény – Sopron.





10. A Fertőszentmiklósi Halásztanya vendéglő a nosztalgiajáratok egyik főszereplője 1982-ben.
Fényképgyűjtemény. In: Üzemtörténeti Gyűjtemény – Sopron.



11. Nosztalgia szerelvény tipikus összeállításban. Jánosa Gábor fényképgyűjteménye
In: Üzemtörténeti gyűjtemény.



12. Az nosztalgia-járatok nagy csapata. Balról a második Lovas Gyula, aki a GYSEV első üzemtörténésze volt. 2014 júliusában hunyt el. Diagyűjtemény In: Üzemtörténeti gyűjtemény.